



Seminario de Urbanismo Sustentable

Docente: Arq. Silvina Carrizo

Alumnas: Arq. Valeria Diaz Bustamante y Arq. María Elena Oneto

## LOCALIA Y RECUPERACION URBANA A PARTIR DE LA DETECCION DE UN VACIO URBANO DE GESTION ESTATAL

*“CIUDAD Y CASA son exactamente lo mismo. Las 24hs de la vida cotidiana o el ciclo productivo completo, se dan en un ámbito igual y valido para ambas nociones. El problema de la noción de ciudad consiste en lograr integrar aquellos fundamentos que estaban implícitos: La unidad de la vida en la unidad del espacio. La ciudad es en síntesis, el espacio de la vida cotidiana”*

*“Arquitectura – ciudad” 1983, Arq. Marcos Winograd*

*“La escala de la gran ciudad es desfavorable para las relaciones en el espacio público. Cuando la aglomeración es excesiva y cambiante no se conoce a las personas de alrededor, el habitante se anonimiza. La proximidad barrial, en cambio, provoca una gran cantidad de interacciones. Es en esta escala donde se organizan los grupos sociales. La identidad colectiva y las relaciones de solidaridad que surgen de la pertenencia, cancelan el anonimato y la distancia social que se establece en las ciudades mayores.*

*La población de una ciudad empieza a sufrir graves problemas de anonimato y adaptación al superar los 300.000 o 400.000 habitantes. En estas ciudades reconstituir la escala barrial es insustituible para consolidar la vida comunitaria. El barrio es el ámbito del encuentro repetido, de las relaciones de proximidad, allí se originan los vínculos cotidianos que suelen evolucionar hacia formas de asociación o grupos de acción local.*

*Quando hablamos del barrio nos referimos a un sector diferenciado del tejido urbano que tiene la dimensión espacial y demográfica de una ciudad pequeña con fronteras establecidas por la geografía urbana, una población que comparte la pertenencia local y una estructura focalizada en un centro de servicios. Es el mayor sector de ciudad que puede ser reconocido como propio por sus habitantes. Un espacio de lugares, no de flujos, que trasciende el discurso arquitectónico – urbanístico clásico, donde el énfasis está puesto en el análisis espacial y morfológico.*

*La apropiación del espacio público pone en marcha la historia del barrio. Bien mirado, todo el drama histórico de la humanidad ha sido representado en los escenarios del espacio público.”*

*“El espacio barrial”, Arq. Julio Ladizesky*

Hoy las ciudades, más que nunca deben ser el ámbito de las actividades públicas y privadas de la sociedad, en una forma saludable y sostenible, en busca de la armonía con el planeta, garantizando la vida en ellas para las siguientes generaciones, donde poder albergar en su espacio público la vida privada, el trabajo y el ocio, generando una identificación con los vecinos, los usuarios eventuales y los visitantes. La Localía o Identidad de una ciudad o un barrio, se sostienen en un compromiso entre la población y el estado que garantice la viabilidad de las acciones sostenibles, ya que el solo la intervención el estado no alcanza para generar el compromiso social.

### ¿DONDE ESTA QUILMES?

Ubicado en las coordenadas 34° 43' latitud Sur y 58° 16' longitud Oeste, ciudad de Quilmes, cabecera del municipio homónimo, es parte del segundo cordón del Conurbano bonaerense, se encuentra dentro de la zona Sur del Gran Buenos Aires, en la Provincia de Buenos Aires, en Argentina. Sobre las costas del Rio de La Plata.



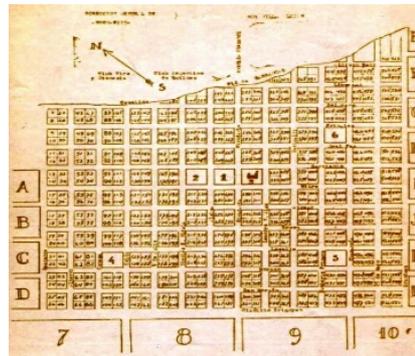
## CONTEXTO HISTORICO

Desde el período prehispánico, la zona en que se asienta el Quilmes actual, era habitada por tribus nómades de querandíes dedicadas a la actividad pesquera y a la caza. En el año 1580 luego de la fundación de Buenos Aires formo parte del dilatado pago de La Magdalena, estableciéndose en esta extensión en el año 1666 la reducción de la Exaltación de la Santa Cruz de los Kilmes, donde fueron trasladadas 200 familias de indígenas Kilmes y Acalianos, desde los lejanos valles calchaquíes tucumanos.

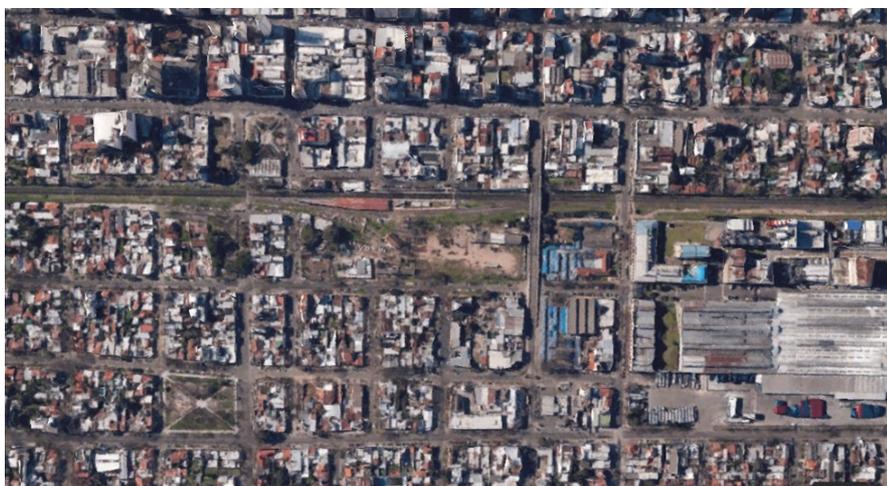
Ya en 1780 se designó como Quilmes el área que comprendía las actuales Avellaneda, Lomas de Zamora, Florencio Varela, Berazategui y La Plata. En 1785 se designa alcalde para Quilmes, para 1810, el alcalde Manuel Garmendia y la población en la plaza principal juraron fidelidad al gobierno constituido en Buenos Aires, desde el 25 de Mayo y el 14 de agosto de 1812 se adoptó como la fecha de fundación de Quilmes, por decreto del Triunvirato.

El 18 de abril de 1872, se inauguró la línea del Ferrocarril Buenos Aires a La Boca y Puerto de Ensenada, con la presencia del ferrocarril, toda la zona sufrió una importante transformación que aceleró su progreso.

En 1888, Otto Bemberg fundó la Cervecería Argentina hoy llamada cervecería Quilmes, perdurando hasta nuestros días como un icono de la ciudad.



## CONTEXTO ACTUAL



Quilmes posee una impronta e historia que derivó en su carácter de centro regional. La expansión descontrolada de su área central contrasta con un suburbio en extremo cercano y con profundos contrastes socioeconómicos, sumado a un fuerte desequilibrio E-O, en donde la traza del FFCC divide.

El deterioro ambiental y aglomeración producto de su uso como lugar de paso, paulatinamente ha frustrado sus posibilidades como espacio de conexión y encuentro social. Sumando la tensión que genera el centro de la ciudad de Buenos Aires, todo esto ha desocupando o vaciado de carácter las plantas bajas del centro histórico adyacente, con una vivienda de paso o dormitorio. Esta dependencia laboral y cultural, convirtió a la estación en una puerta de acceso a la misma, perdiendo su calidad de vecindad, al tiempo que el automóvil y el colectivo, llegando al pie de la estación, sacaron al peatón de las calles y del contacto diario, generando un Nodo de Transporte y no un Barrio.



## DISTRITO PARQUE DEL ENCUENTRO



La creación del Distrito de gestión mixta, con el compromiso del Estado y de los vecinos en su administración y control es una herramienta comprometida y transparente para una evolución sostenible.

La intervención estatal de integrar los terrenos, públicos, adyacentes a la estación en desuso por las características actuales de la operación del ferrocarril interurbano, con un Parque Urbano y dos edificios insignia para el desarrollo del área, da lugar a una oportunidad para comprometer a los vecinos y el estado en un proyecto con criterio sostenible común, promoviendo todos los aspectos de una ciudad con buena calidad de vida: habitar, trabajar, recrearse y circular.

La recuperación del barrio de modo integral y sostenible socio ambientalmente, en donde la intervención estatal fomente su reconversión, generando las suturas en el espacio público que tiendan a resolver los conflictos dados por los movimientos masivos y los desequilibrios E-O; se completa proponiendo normativas para la renovación de sus bordes que constituirán en conjunto un proyecto de gestión mixta, integral y totalizador.

El Parque Urbano, recorrido peatonalmente a ambos lados de las vías termina con la histórica barrera y aumenta la superficie verde por habitante, es un nexo, un corazón, que vincula sitios reconocibles y patrimoniales como la Estación y el edificio fundacional de la fábrica Quilmes, símbolos de Identidad barrial y circuito turístico. Allí reside la importancia del Espacio Público como identificador y generador de vecindad, potenciando la integración social, la movilidad ciclista o peatonal y los comercios de proximidad; en síntesis fomentando la identificación y las relaciones interpersonales de vecinos y visitantes.

La Escuela Municipal de Bellas Artes, una institución histórica de fuerte arraigo local, como un foco de integración socio cultural que refuerza la identidad del barrio, se suma a las instituciones barriales preexistentes, el Espacio Cultural La Pacha y el Club 14 de Agosto, reubicadas dentro de los límites del parque, los eventos temporales, periódicos o especiales; con compromiso social y ambiental refuerzan la sostenibilidad e identificación vecinal del Distrito.

Una ciudad compacta, mixta, reciclable y con compromiso ciudadano propicia la igualdad de oportunidades.



- **GESTION**

Formado un Ente Administrativo Mixto con participación del municipio los vecinos y el compromiso ciudadano, para la administración y gestión del distrito, se ejecutarían las siguientes acciones.

- **INTERVENCIÓN DIRECTA DEL ESTADO:**

Conexión peatonal bajo vías, con servicios entre el area Este y el Oeste como portal de acceso al Parque.



Intervención sobre las manzanas de la calle Gaboto que permitan el nuevo trazado de la misma con ampliación de las veredas parque en ese lado de la estación. Con beneficios para las cesiones de frentes.



Ejecución del sistema paisajístico que incluya el tratamiento pasivo sostenible del sistema de drenaje de aguas de lluvia, con tratamiento abiótico, reutilizando en ese sistema, el viejo tanque para almacenamiento y la provisión de agua de riego, retretes en las instituciones del parque y otros usos que no sean para consumo. Para su tratamiento con filtrado biológico en el estanque que también cumplirá la función de reservorio durante las tormentas intensas.





Intervención en el puente para peatonalización sobre y bajo el mismo con las características del parque.

Cesión de edificios ferroviarios patrimoniales preexistentes en el parque a las instituciones barriales para generar espacios culturales y deportivos.



Realojamiento de la Escuela Municipal de Bellas Artes en un predio adquirido a tal fin, incluyendo en la misma operatoria el traslado de los comercios y viviendas del mismo, a la manzana anexa con similares características relativas a la estación, con un edificio de fomento social que incluye vivienda con trabajo y comercio, integrándose al cruce bajo vías como portal del parque.



- INTERVENCIÓN INDIRECTA DEL ESTADO:

#### ZONIFICACION ESPECIAL

Sumando el compromiso con la comunidad, la normativa de uso de suelo del sector que rodeara el parque, de las manzanas de borde Oeste del mismo, propone elevar la densidad a similares características del centro actual, tanto así para fomentar el comercio/servicio de cercanía en las plantas bajas. Todo esto en consonancia con los vecinos.

#### TRANSITO Y TRANSPORTE PUBLICO

El transporte público y el privado quedara en la periferia del distrito, priorizando la circulación de peatones y ciclistas. Los autos particulares de los vecinos se podrían alojar en estacionamientos bajo la plaza ligada al cruce bajo vías con gestión municipal, gerenciado por y para el Distrito,

#### BENEFICIOS POR ACCIONES SOSTENIBLES A PRIVADOS

Beneficios e incentivos para la construcción de viviendas con comercio en PB y carácter semipúblico del interior de la manzana, premiando la generación del espacio verde de gestión privada y las opciones sostenibles que promuevan el ahorro energético en las construcciones nuevas y/o renovadas.



Propuesta de beneficios para edificios históricos o relevantes de propiedad privada para integrar espacios y usos destinados a la comunidad, promoviendo, en casos puntuales como la calle Gaboto, beneficios para las parcelas que requieren cesiones de frentes que permitan el nuevo trazado de la misma.

Para ello es indispensable la PARTICIPACION y la INFORMACION, en la gestión administrativa y de control del Ente Distrito que garantice el compromiso de todos los actores en un proyecto con metas a corto, mediano y largo plazo que generen bajo Impacto Ambiental, Equidad Social y acceso al bienestar para todos los vecinos.

#### • FINANCIAMIENTO

Esta intervención, el parque y el cambio de zonificación, generan sobre el valor de la tierra un aumento en el valor inmobiliario y en consecuencia, de la propiedad privada, por el solo hecho de la acción del gobierno, esta plusvalía genera un ingreso extra al municipio que deberá reinvertirse en el sector, administrada por el Distrito.

Para la construcción del parque y de los equipamientos que lo integran se podrá gestionar su inclusión como proyectos anexos del plan de electrificación del Roca como impacto socio ambiental.

FINALMENTE: ¿POR QUÉ UN PARQUE?

Desde aquellos parques destinados a entender la idea de lo natural, pasando por aquellos que domesticaron la naturaleza, hasta el nuevo modo de interpretarlos en el siglo XX, queda demostrada la transformación que la concepción y el uso de los espacios verdes han sufrido a través de los años. Actualmente, los parques contemporáneos demandan aún más programas, a partir de los cambios sociales y culturales ocurridos en las ciudades; los parques son condensadores sociales.

El proyecto que se describe en el presente documento fue elaborado por los arquitectos Daniel Aratta, Ana Brandoni, Emiliano Frega, María Elena Oneto, Livila Platania, Sergio Porcelli y las estudiantes Daiana Pagani y Nicolina Porcelli. El trabajo se denomina: LA CRISIS COVID-URBANA COMO OPORTUNIDAD DE REPENSAR NUESTRAS CIUDADES: PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN ÁREAS ADYACENTES A LA ESTACIÓN DE QUILMES.

La propuesta fue desarrollada en el marco del Premio Estímulo 2020 promovido por el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires. La finalidad de la iniciativa es fomentar la investigación y la innovación a través de ideas, iniciativas y proyectos desarrollados como trabajo colaborativo de los profesionales que participan de las distintas instancias distritales de los Institutos integrantes del sistema I+D+i, orientados a posibilitar que los saberes y conocimientos propios de cada localidad o región se formalicen como propuestas arquitectónicas, urbanas o teóricas, que permitan incidir en las agendas públicas locales, y a cooperar con el desarrollo y capacitación profesional de los participantes. Para la edición 2020 del Premio Estímulo, se ha adoptado como eje temático convocante: "Vivienda y Ciudad en cuarentena. Nuevos enfoques en la reflexión, diseño y producción de un nuevo hábitat".

#### • BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTOS CONSULTADOS

Winograd, M. (1983) Arquitectura – Ciudad. La Plata: Edulp.

Ladizesky, J. (2011) El Espacio Barrial. Buenos Aires: Bismán Ediciones y Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo.

CAPBA (2020). Premio Estímulo 2020. Bases y Condiciones del Concurso. Disponible en: <https://www.capbacs.com/premio-estimulo>.